Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1814

12. 02. 88

Sachgebiet 93

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/1721 —

Transport von Gefahrgütern

Der Bundesminister für Verkehr – A 13/00.02.11 – hat mit Schreiben vom 9. Februar 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Mengen Gefahrgut wurden 1984 und 1987 über die Schiene verladen? Gab es Steigerungen in den einzelnen Jahren, und wenn ja, welche?

Nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamts liegen für das Gefahrgutaufkommen im Eisenbahnverkehr folgende Ergebnisse vor:

	1984	1985
	Mill. t	
Insgesamt	39,7	40,3
davon		
Binnenverkehr	26,3	27,3
Grenzüberschreitender und DDR-Verkehr		
Versand	3,6	4,0
Empfang	8,7	7,9
Durchgangsverkehr	1,1	1,2

Ergebnisse für das Berichtsjahr 1986 werden im Frühjahr 1988 vorliegen.

2. Welche Hauptrelationen waren davon betroffen? Gab es hier Verkehrsverlagerungen?

Die Berechnungen des Statistischen Bundesamts über die Transportmengen von Gefahrgütern erfolgen in der Gliederung nach Gefahrgutklassen, Verkehrsträgern sowie binnen- und grenzüberschreitendem Verkehr, jedoch nicht nach Verkehrsrelationen. Erkenntnisse über Verkehrsverlagerungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Wie lange waren die durchschnittlichen Transportläufe?

   Wie lange dauerte der längste Transportlauf für Gefahrgüter?

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn beträgt zur Zeit die Transportzeit eines beladenen Güterwagens im Einzellauf im Inlandverkehr (montags bis freitags) durchschnittlich 28 Stunden. Spezielle Erhebungen werden weder für Wagen mit Gefahrgut noch für einen Einzelwagen durchgeführt.

4. Gab es beim Transport von Gefahrgütern Zwischenaufenthalte während des Transportlaufs?

Bei jedem Transport gibt es – je nach Relation – bei der Sammlung im Versandknoten, einer rangierdienstlichen Behandlung in einem Rangierbahnhof (Umstellung auf einen anderen Zug) oder bei der Verteilung im Empfangsknoten Zwischenaufenthalte. Außerdem gibt es Unterwegsaufenthalte, wenn z. B. ein normaler Güterzug von einem schnellfahrenden Güterzug oder einem Reisezug überholt wird.

5. Gab es beim Transport von Gefahrgütern Zwischenlagerungen?

   Wenn ja, wo und wie lange dauerten diese Aufenthalte bzw. Zwischenlagerungen?

Gefährliche Güter dürfen bei der Eisenbahn nicht zwischengelagert werden. Aufenthalte, z. B. im Güterschuppen vor Auslieferung an den Kunden, erfolgen im Rahmen des Frachtvertrages.

Es hat in der Vergangenheit einzelne Fälle gegeben, in denen Gefahrgut in Güterwagen länger, als transportrechtlich erforderlich, auf dem Betriebsgelände der Deutschen Bundesbahn gestanden hat, z. B. wegen Ablieferungshindernissen. Die Bundesregierung und die DB sind diesen Fällen nachgegangen und haben Vorkehrungen getroffen, daß solche Fälle sich nach Möglichkeit nicht wiederholen.

6. Gab es Zwischenlagerungen von Gefahrgütern in Waggons der Deutschen Bundesbahn auf nicht bahneigenem Gelände und in nicht bahneigenen Gebäuden?

Wenn ja, welche Mengen und Güter waren davon betroffen?

Wie lange dauerten die Zwischenlagerungen, und warum werden dafür Waggons der Deutschen Bundesbahn benutzt, die damit dem normalen Transportlauf entzogen werden?

Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn liegen ihr keine Erkenntnisse über Zwischenlagerungen gefährlicher Güter auf nicht bahneigenem Gelände und in nicht bahneigenen Gebäuden vor.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333